

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية  
Naif Arab University For Security Sciences



# القيم الاجتماعية واثرها في مشكلة المرور

الدكتور محمد سليمان الوهيد

الرياض

1414 هـ - 1994 م

# القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور

د. محمد بن سليمان الوهيد

كلية الآداب - جامعة الملك سعود

الرياض - المملكة العربية السعودية



# القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور

## أولاً. خلفية عامة

تنتشر في عالمنا العربي من مشرقه إلى مغربه الكثير من معطيات التكنولوجيا التي استقدمناها من الغرب، بعضها يأخذ برقاب بعض، وما أن نأخذ بأحد تلك المعطيات حتى نجد أننا نحتاج إلى مخترع آخر لاستكمال محاسن الأول وتلافي عيوبه. فقد ودعنا القرن التاسع عشر الميلادي ومعظم الدول العربية تعيش أكثر من ثلاثة أرباع شعوبها في المناطق الريفية والبدوية، وقلة قليلة تعيش في مراكز حضرية تعتبر مجازاً مدناً، وهي في حقيقتها أقرب ما تكون إلى قرى كبيرة. فعدا بعض العواصم السياسية مثل القاهرة وبירות ودمشق وعمان وبغداد وبعض المراكز الدينية مثل مكة، المدينة، وبيت المقدس فإن بقية المستقرات البشرية في العالم العربي كانت ريفية الظاهر والمحتوى، وعلى سبيل المثال فلم يكن في المملكة العربية السعودية سوى الأماكن المقدسة وميناء جدة، وبعض المستقرات الداخلية ومجمل من يعيش فيها لا يزيدون عن (٢٠٪) من اجمالي سكان المملكة العربية السعودية عند توحيدها، أما ما يزيد عن (٨٠٪) فقد كانوا موزعين على واحات ريفية، ومسافرين في البوادي، وحول المراعي، وقرب موارد المياه، ثم حصل التغير الكبير في البنية الحضرية في العالم العربي، فقفزت نسبة الحضر إلى ما يزيد عن (٧٥٪) في المتوسط العام، يستوطنون مناطق حضرية في المشرق العربي، ودون ذلك بقليل، في المغرب العربي قرابة (٦٢٪)، ونجد اليوم أن ثلاث مدن من مدن المملكة العربية السعودية تستقطب ما يقارب ثلث عدد سكان المملكة وهي (الرياض، جدة، الدمام) وكذلك الحال في دول الخليج العربية، وفي بغداد، عمان، دمشق، يظهر نظام المدينة المهيمنة بشكل بارز (Primate City)، بينما يقيم في القاهرة قرابة اثني عشر

مليون انسان من اجمالي الثمانية والخمسين مليون نسمة، وهم تعداد سكان جمهورية مصر العربية، أي خمس عدد السكان في تلك الدولة وتضخم المدن ساعد على استمراره تيسر وسائل المواصلات من برية وجوية وبحرية، واختفت من الصورة الوسائل التقليدية التي كانت تستخدم في مطلع هذا القرن. ومع توسع المدن وتخطيطها واستقطاب الهجرة القادمة من الريف، شقت الطرق الواسعة، ونظم سير المرور في معظم الدول العربية، وفي كثير من أريافها بل وبواديها، وأصبحت السيارة نمطاً حياتياً مألوفاً لا يستغنى عنه لضخامة المدن كما أن وجود السيارة أطلق العنان لتضخم المدن، فأخذت دورة التفاعل المتبادل بين المرور وسهولة الانتشار الحضري، تسير على وتيرة متصاعدة، فأصبح المرور في شوارع العواصم العربية والمدن والقرى، يعاني من اشكاليات الإزدحام والفوضى، والتلوث البيئي، والاصابات البشرية، ما بين عاقبة ووفاة، وانتشرت أنماط من الجرائم المرتبطة باستخدام السيارات، وكثرت اشكالات الأنظمة المرورية، وتطبيقاتها، وبدأت تبرز على السطح الكثير من حوادث المرور، والتي تعد من أبرز مسببات الوفاة في العالم العربي، وخاصة في أجيال الناشئة والشباب، دون أن تعفي كبار السن والأطفال من آثارها، فانتشرت الاعاقات الجسدية، واصابات الرأس، والعمود الفقري، وأطراف الحركة الجسدية، حتى أصبحت قضية حوادث المرور همماً يلازم الجهات المختصة للحد منها وتنظيم البرامج المختلفة لمواجهة آثارها المدمرة، ولعل المختصين في عالم المرور وأشجانه يحددون ثلاثية (المركبة، والسائق، والطريق) باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عن أي خلل فيها أو في احداها عواقب مؤلمة قد يروح ضحيتها الأنفس والأموال، ومهما بذل من جهد للعناية بالطرق وسلامة المركبات فإن قائدي وركاب المركبات، يشكلون عنصراً مهماً في تحقيق السلامة المرجوة، بإذن الله وذلك من خلال التعامل الصحيح

مع المركبة والاسخدام الأمثل للطريق، وفق أنظمة وقوانين المرور ولكن الكثير من المعوقات ذات المنشأ الاجتماعي، تبرز من خلال القيم الاجتماعية المؤثرة في سلوك الأفراد والمؤدية لحوادث المرور

ولعل من المناسب هنا أن نشير الى أن أي مخترع تكنولوجي أو تقني هو في الأصل يقوم على ركيزتين أساسيتين هما:

١- فكرة الاختراع: وهي عبارة عن آمال وطموحات اجتماعية تبلورت في أذهان بعض أفراد المجتمع فينبغ فيها أحدهم فيعلن المرحلة الأخيرة للاختراع حيث يسجل باسمه .

٢- التنفيذ التكنولوجي: وهو نقل الفكرة الى الحيز الوجودي الملموس، ثم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال، وقواعد الرشاد الاقتصادي وهذا يشمل الكهرباء، الهاتف، التبريد، السيارة وغيرها، فمثلاً عند اختراع السيارة كانت في الأساس خيالاً يداعب الأذهان، بأن يسير الانسان من مكان الى آخر وهو جالس على مقعده، فكانت خيالات بساط الريح، وقصص الخفاء العجيب، وغيرها من وجدانيات الشعوب التي رأت في توفير الدواب وتغذيتها ومحدوديه حركتها عوامل معوقة، واستبدالها بالحركة الذاتية، أو القوى الغامضة المحركة للانسان، وهكذا كان ذلك فتحاً اجتماعياً كبيراً وهكذا استغل علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا هذا الحلم وطوروه الى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت في بداياتها تسير أبطأ من الخيل ويسبقها رجل يجري، ومع علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة أن العربة قادمة، ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارات والعربات ذاتية الحركة وقسم الطريق بين المشاة العابرين والعربات وتغير تصميم المدن، وزاد اتساع الشوارع فاستحدثت الاشارات الضوئية، وقبلها الاشارات

اللونية في السير والتوقف وتقسيمات الطريق وأماكن المشاة وعربات الخيل ونحوها والأنظمة كما هو معلوم وليدة فكرة وقيم وقوانين المجتمع، فأصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين أولهما المركبة التكنولوجية وثانيهما نظام تسييرها وقواعد استخدامها وقد انتقلت العربات الى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها فيها، ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها وكانت النتيجة هي تطبيق ثلاثية التواصل التكنولوجي وهي:

١- نمط جديد بالاستخدام والاستخدام، وكانت السيارات تحقق هذا الهدف لأن الحاجة الماسة اليها وفائدتها بارزة.

٢- وسيلة لنقل هذا النمط الجديد وهذه أيضاً متوفرة حيث بواخر النقل، وقطارات الشحن، وغيرها، ومعاهد العلوم وبعثات نقل التقنية يسرت ايصالها إلى بلادنا العربية

٣- مجتمع يتقبل هذه التقنية ويقبل على استخدامها، ومجتمعاتنا العربية أقبلت على هذه التقنية وهي أحوج ما تكون لقهر المسافات، والسيطرة على مخاوف الطريق، والتخلص من وسائل النقل التقليدية السابقة، مثل الدواب ومشكلاتها الكثيرة، والنقل عبر المياه، وجل بلاد العرب بعيدة عن المياه أو ذات موارد مائية داخلية لا يمكن تطويعها للنقل العام بسهولة، أما وسائل النقل عبر السكك الحديدية فهي قليلة الانتشار، وتكاليف تأسيسها مرتفعة واستخداماتها داخل المدن غير ذات جدوى، فأصبحت العربات (السيارات) سيدة الموقف وكانت في بداياتها مهنة تخصصية، أخذت بدرجة عالية من الجدية، وكانت قوانينها حازمة، والنظرة إلى ممارس القيادة نظرة تبجيل واحترام، وفقدت صفتها التخصصية وازداد عدد العربات وانتشرت بين فئات المجتمع بشكل كبير وأصبحت ظاهرة معتادة دون أي تقاليد عريقة، تحكمها بل سحب عليها

بعض أنظمة المجتمع وعاداته وقيمه مما جعلها تزداد خطورة وتقل فعاليتها وفائدتها المرجوة

في إحصائية لوزارة الهاتف في إحدى الدول العربية وجد أن استخدام الهاتف لمدة عشر دقائق في مكالمة واحدة يتم توزيعها كالآتي :

هناك أربع دقائق للمقدمة والسلامات والتمهيد للمواضيع ثم دقيقتان للهدف الأصلي من المكالمة ، ثم أربع دقائق لتوديع بصورة اجتماعية مناسبة أي أن ثمانين في المائة (٨٠٪) من المكالمة لا ضرورة له ، أما الباقي هو عشرون بالمائة (٢٠٪) ، فهو الحد الضروري لاجراء محادثة تليفونية وعلى هذا القياس فإن هناك عوامل اجتماعية تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل خصائص الفرد العربي الموروثة ، والمستحدثة كما أن هناك خصائص قياسية قيمة تحكم أساليب استخدام السيارات وتحدد انعكاسات حجم السير وكثافة المرور وقواعد وأنظمة المرور المرعية ، والمتهكة ولعل أبرز مشكلات المرور التي تؤدي الى حوادث كثيرة تنبع من الهوة الثقافية ، بين قيم الانسان وشروط استخدام الآلة . مما يقودنا الى حالة تشهد فيها الطرقات حوادث مؤسفة يروح ضحيتها أرواح برئية ، تنجم عنها اصابات بشرية وخسائر مادية تشكل عبئاً أو بالأصح كابوساً يجثم على صدور المجتمعات العربية بشقيها الرسمي (مثل الأجهزة التنفيذية والتنظيمية المعنية بالمرور والمواصلات) وعلى الشق الشعبي المستفيد من خدمات السير والمواصلات وفيما يلي أبرز المؤثرات القيمة المؤدية إلى مشاكل وحوادث المرور

١- قضايا مرتبطة بادراك مفهوم الوقت : وهي قضية عميقة الجذور حيث قد يستغرق الانسان في مجاملات أو أعمال تجعله ينطلق في مركبته في وقت ضيق ليسابق الزمن ، خاصة وان التكيف مع معطيات المدينة باعتبار أن حياة المدن ترتبط بالوقت ، أمر لم تستوعبه القيم الاجتماعية ولم



يتكيف معه الأفراد وان خضعوا له فإنهم لم يستوعبوه ، فالانسان قد يتجاوز السرعة المحددة أو الاشارات الضوئية أو يهمل في تفقد سلامة المركبة نظراً لضيق الوقت ، ولسوء ادارة برنامج العمل اليومي ، مما يجعل الانسان يتعرض بنفسه ويعرض الآخرين لمخاطر كان من الممكن تلافيها لو كانت قضية ادارة الوقت مفهوماً واضحاً لدى الجميع في المجتمع

٢- إن قضايا التواصل الاجتماعي وتبادل التحية والعرض بايصال الآخرين الى أماكن يقصدونها يسهم أيضاً في قلة الانتباه نحو الطريق ، وتجاوز قواعد المرور ، ونسيان الذات في خضم السعي السريع والحديث نحو ارضاء الآخرين والوفاء بالالتزامات الشخصية العملية

٣- التفاوت الاجتماعي في المكانة : جعل الانسان العربي يحمل ضغوطاً نفسية كبيرة حيث أصبحت السيارة جزءاً من المظهر الاجتماعي كما دعمت القيم الاستهلاكية (Consuming Values) هذا الاتجاه (اقتناء السيارة) ، فامتلات الشوارع بالسيارات وأصبح سير المرور بطيئاً ومثيراً للأعصاب وخاصة أن قيم الجماعة (Group Values) ، واحترام الدور لاتزال متداخلة ومتعارضة مع القيم الفردية (Individual Istic Values) ، والريادة والمهارة ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام واعطاء الآخرين الأولوية حسب استحقاقهم لها مما كثف من حوادث المرور الناجمة عن عدم مراعاة حق الآخرين في الطريق وأنه (أي الطريق) ملك للجميع

٤- التعامل مع الآلة بدون حرص ، أو إدراك لخطورتها . والذاتية المرتفعة لدى الأفراد جعلت السيارة تصبح مصدر تهديد لسلامة الآخرين سواء كانوا مشاة أو ركاباً والنتيجة أن الانسان في المنطقة العربية يحول سيارات النقل ، لسيارات ركوب ويضيف ويحذف من المركبة ما يريد مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق وبالتالي يزيد معدل الحوادث المرورية ،

وما ينجم عنها من آثار تتعدى المفرط نفسه إلى سواه من أفراد المجتمع  
٥- قيم الذكورة (Male Values) مازالت تأخذ تفسيرات خاطئة ومنها اعطاء  
الابن الصغير سيارة لمجاراة أبناء جيله أو لخدمة أسرته وهو غير مؤهل  
أساساً لهذه المرحلة وما تتطلبه من رؤية واتزان في السلوك ونتائج هذه  
القيم عانت منها كثير من المجتمعات العربية، وترتفع فيها معدلات  
الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل  
حوادث المرور في أي قطر عربي .

٦- الحديث مع المرافقين في المركبة وهي من شيم المجتمعات الأولية :  
والانفعال والمشاركة في الحديث باليد والوجه واللسان قضايا تعكس  
سجلات المرور ونتائجها الوخيمة على مستخدمي الطريق (ركاباً أو  
مشاة) كما أن احلال قيم العمل والمسؤولية محل قيم التكريم التطوعية  
هي مرحلة لم تناقش على حد علمي بصورة جدية، وقل ان تجد سائقاً  
يقول إن الحادث كان بسبب انهماكه في الحديث ونسيانه لمجريات الطريق  
وأوضاع السير

٧- تلعب الوساطة (Naptism Values) أدواراً مؤذية أحياناً كثيرة، حيث  
يتجاوز عن مخالفي أنظمة المرور، وتمنح تصاريح القيادة للصغار  
وضعاف النظر، وغير القادرين على قراءة مؤشرات العربة، أو إشارات  
الطريق مما يجعل جزءاً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا  
يحق لها استخدام المركبات أصلاً كسائقين، لعدم توفر شروط السلامة  
لديهم، ولكن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية  
لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظام  
المرور، كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام مقود العربة ما كان لها

أن يكون ضمن المصرح لهم بالقيادة الآمنة .

٨- أسلوب القيادة الوقائية وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر ، قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات العربية ، التي تسيء أحياناً فهم القدر وتعتقد أن الحذر نوع من الجبن ، أو قلة الايمان وهذه قضايا فكرية تضاف لسابقاتها من القيم ، التي اضطرت مع قيم الحياة الحديثة ولم يجز حولها حوار واضح لتحديد خطوط الفصل بين السلب والايجاب .

٩- المشاة : من عابري الطريق يرون أحياناً أن انتظار اشارة عبور المشاة غير لازم لأن قاندي السيارات أيضاً ، لا يلتزمون بذلك خاصة ، وأن الدوران الى اليمين يستمر مما يجعل اغتنام فرصة توقف سيل السيارات أو قلة السيارات هي مؤشر كاف للعبور لان نظام العبور نفسه من خلال الاشارة الضوئية ، وهذا تؤكد احصاءات كثيرة من ادارات المرور عن حوادث المشاة مع المركبات وغالباً ما يكون أحد الطرفين متجاوزاً للنظام إما عابر طريق سار دون ملاحظة اشارة العبور أو قائد مركبة لم يلق بالالعبابرين ووصل نقطة العبور دون مراعاة السرعة المطلوبة للتوقف .

١٠- ولعل مجمل الخلل يعود إلى الهوة الثقافية (Cultural Lag) وهي التقدم التكنولوجي الذي يرافقه تقدم في الجوانب المادية للمجتمع مثل أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين وتظل قضايا التخلف المعنوي (Non Material) القيم ، تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا ومن ضمنها السيارات لسبب جوهري وهو عدم الاعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية ولأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل ، أما نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية ، فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً وتحتاج إلى تضافر الجهود الاجتماعية والاعلامية ،

ومؤسسات الدولة التوعوية، وغيرها من قوى المجتمع للوعي أولاً بمفاهيم (المركبة- الطريق- قائد المركبة- المشاة) ثم تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة .

ولتجاوز قضايا الهوية الثقافية يستلزم الأمر غرس قيم الغيرية (Other's) بجانب الذاتية (I's)، حتى نستطيع أن نطرح مفهوم (سلامة الفرد جزء من سلامة المجتمع) وكذلك نطرح مفهوم (تنتهي حدود حريتك عندما تمس حرية الآخرين) وتطبيق قواعد المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في نفس الوقت، من خلال ادراك مفهوم: (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك) عندها ربما نستطيع ابدال قيم الفردية، والأنانية ومعاداة رجل المرور وغرس قيم الأمانة مع الذات واستبدال مفهوم قانون القوة بمفهوم (قواعد النظام). ليحرص الانسان على عدم مخالفة المرور، وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة وغرس مفهوم الذات (Self Concept) واحترام الذات (Self Esteem) مما يجعل الانسان يخجل من الخروج على النظام المروري، ويقابل بالاستهجان الاجتماعي عندما يفعل ذلك، وأكد من خلال دراسة شاركت فيها أخيراً أن سس الأنظمة والتشريعات المرورية لا يجدي ما لم يكن رجل المرور نفسه ومستخدمو الطريق على نقطة التقاء وتفاهم بأن المصلحة العامة تقتضي الحرص في القيادة، وأن الأنانية والتهور والاستهتار قيم مرفوضة وتدل على عدم التحضر فضلاً عن الشعور الذاتي بأن مخالفة نظام المرور هو اعتداء على المجتمع وتهديد لسلامته مما ترفضه القيم الدينية سواء منها الاجتماعية أو الأخلاقية .

وبملاحظة الاحصاءات الرسمية للدول العربية لحجم المركبات الخاصة غير الرسمية نجد أن الطاقة الاستيعابية للطرق والمواقف تقل عن القيمة

المفترضة لعدد السيارات المتحركة في الأوقات العادية وهي نصف عدد السيارات خلال النهار باعتبار معدل المسافات الأسبوعي المفترض لدرجة (استعمال عادي) والذي هو في المتوسط ٢٥٠ كلم أسبوعياً، وهذا ما تعكسه تقارير التصنيف لأيام العمل العادية في الأسبوع.

ولكن ومن نفس احصاءات شركات التأمين نجد أن معدل القيادة يصل إلى ما يقارب ٢٤ ألف كيلو متر سنوياً، أي ضعف المسافة المفترضة للاستعمالات العادية وهذا يستدعي الانتباه إلى أن هناك جزءاً من القيم الاجتماعية المرتبطة اما بالوجهة الاجتماعية في استعمال السيارة حتى للمسافات القصيرة أو ربما آثار الطقس، جعل المشي على الأقدام عملية مرهقة، مما يجعل استخدام السيارة يفوق المعدل المعروف للاستخدام داخل المدينة أو حتى بين المدن.

ولعل هناك بعداً آخر لحوادث المرور، يرتبط باستخدام العمالة غير المؤهلة للقيادة كسائقين رغم أنهم لا يحملون أي تأهيل لذلك ولا يجري إعدادهم لهذا العمل في مناطق العمل، مما يضيف أرقاماً أخرى لحوادث المرور الناجمة عن عدم القدرة على القيادة السليمة.

كما أن اللجوء لاستخدام المهدئات أو الكحوليات في بعض الدول العربية يضيف قائمة أخرى من الحوادث الناجمة عن نقص القدرة على التعامل مع الآلة رغم أن هذا العامل ليس كبيراً جداً، إلا أنه وبتضافر مجموعة قيم الفردية، وسوء استخدام الآلة وعدم الوعي الناجم عن قصور المعرفة، وصغر السن، أو التقدم في السن يضيف عامل المثبطات بعداً إضافياً يتضافر مع ما سواه، على رفع معدلات الحوادث المرورية الداخلية في المدن والخارجية بين المدن.

ولا شك أن هناك تكنولوجيا الطريق وهي مثل تكنولوجيا العربات

تشهد تقدماً ملحوظاً وتلقي بأعباء ادراكية على مستخدمي الطرق يقتضي الالتزام بها الوعي الكامل الذي يفترضه ثلاثية (الطريق، المركبة، السائق) وخاصة الطرق السريعة (High Ways)، أو «الاستراد» والتي لها سرعة محددة أعلى من الحد المسموح به في المدن، ولها طريقة قيادة خاصة بها، تتطلب مستوى معرفي معين للسيطرة على مفاهيمها والالتزام بإرشاداتها بصورة دقيقة، خاصة أن السرعة على هذه الطرق ممكن أن يتجاوزها بعض السائقين بصورة كبيرة مما يجعل الحوادث فيها تكون شنيعة وتخلف نتائج مؤسفة.

## ثانياً: الخاتمة

من الاستعراض السابق لعوامل القيم الاجتماعية المؤثرة بحوادث المرور نجد أن:

١- مشاكل تنظيم الوقت: وهي عدم الالتزام بتحديد المسافة، والمدة المطلوبة، تجعل الانسان يعوض الفرق عن طريق السرعة الاضافية وتجاوز اشارات المرور ونحوها مما يوقع الكثير من حوادث المرور

٢- عمليات المجاملة في الحرص على تبادل التحية، خلال السير وتعطيل سيولة المرور، وما يرافقها من تعويض فقد الوقت، والانصراف عن ادراك متغيرات الطريق وهي قضايا تعكس تقديم المهم على الأهم ولذا يستلزم لفت الأنظار الى قضية أن (صاحب البالين) وأن الله سبحانه يقول ﴿ما جعل الله لرجل من قلبين في جوفه﴾ لذا يجب توجيه الانتباه للطريق.

٣- اعتبار السيارة من رموز المكانة الاجتماعية والحرص على استخدامها وتحديثها مما زاد ازدحام الشوارع بالسيارات المختلفة كما دفع الكثيرين للوقوع في ظروف مالية حرجة أدت الى ضغوط نفسية شديدة وبالتالي

أصبح قائد المركبة مشغولاً فيما يتحملة من أعباء إضافية لمواجهة قيم الاستهلاك التي دعمتها التغيرات السريعة في المجتمع، مما أوقع الإنسان في عدم القدرة على التركيز وبالتالي ربما التسبب بحوادث المرور لنفسه أو لسواه.

٤- قصور المعرفة حول طبيعة الآلة والطريق، وحيث تتعرض المركبة للاهمال أو التغيير الهيكلي أو عدم الصيانة أو الاستخدام غير ما خصصت له مما يجعل المركبة غير سليمة وبالتالي يجعل من وجودها على الطرقات العامة مصدر خطر على مستخدميها أو على الآخرين.

٥- إعطاء الأبناء صلاحيات القيادة وتسليمهم زمام المركبات والسماح لأسرهم بمرافقتهم أو حتى بمفردهم أو مع زملائهم رفع كثيراً من حوادث المرور الناجمة عن الطيش والسرعة وعدم ادراك مسؤولية الإنسان تجاه المجتمع وتجاه نفسه، وهذه المعضلة تسهل وجودها المحسوبة في إدارات المرور، والتجاوز عن أخطاء الأحداث المرورية، وإعطاء تصاريح استثنائية لمن هم دون الثامنة عشر للقيادة مما رفع معدلات الحوادث والإصابات، خاصة بين صغار السن الذين يمارسون هوايات السباق والمنافسة في الطريق دون النظر إلى عواقب هذه الأفعال.

٦- ميل العربي بطبعه إلى حس المعاشرة والحديث مع الآخرين داخل المركبة وربما شرب الشاي أو المشروبات الغازية، وممارسة حياة الجماعة داخل المركبة أثناء سيرها، ولا يخفى أن ذلك يتعارض مع الالتزام بحزام الأمان، وتوجيه الانتباه نحو الطريق، وكثير من الحوادث تنجم عن هذه العادات الاجتماعية والتي هي من قيم مرحلة التحول التي تمر بها المجتمعات العربية.

٧- تقوم الوساطة (Naptisem) بتسهيل وجود كثيرين، لا تنطبق عليهم

مواصفات ومؤهلات القيادة سواء صغر السن ضعف الحواس (نظر، رد فعل، حركة) أو عدم القدرة الاستيعابية لأوضاع القيادة والمركبة والطريق من قبل أشخاص لم يمارسوا القيادة الا في مراحل متأخرة من أعمارهم ويصعب عليهم التكيف مع المستجدات المكانية والزمانية والتكنولوجية .

٨- شيوع لدى البعض واعتبار أن (الحذر لا ينجي من القدر) وهي عبارة صحيحة إذا كان الانسان مطلعاً على الغيب والقدر أما أن يهمل صيانة سيارته والانتباه لطريقه ، والالتزام بنظام المرور، فأنني أرى أن هذا التوظيف للأيمان بالقدر قضية ليست صحيحة والا لما عوقب الانسان على نتائج الحوادث في دنياه وأخراه .

٩- الثقافة المرورية الشاملة لدى عابري الطريق من المشاة وقائدي المركبات بل وبعض رجال المرور هي عوامل مرتبطة بوعي الانسان وفهمه لدور الآلة في حياته وأن التهور لن يكون شجاعة وترك المخطيء يواصل خطأه ليس تسامحاً ولا كرمأ، وأن ارتكاب المخالفات النظامية يمس أمن المجتمع ولا يملك أي فرد حق التنازل عنها نيابة عن المجتمع ختاماً أسأل الله الصحة والسلامة للجميع وأن تتضافر الجهود التعليمية والاعلامية والأمنية والمرورية والمؤسسات الدينية، في تبيان مشاكل المرور وحوادثه وآثارها على الفرد والمجتمع وأن نهتدي بقول المصطفى عليه السلام «اعقلها وتوكل» أي إعمل الأسباب ودع النتيجة فهي بيد رب الأرباب .



## المراجع والمصادر

أولاً: المراجع:

١- البنان، عبدالله صالح. المجتمع السعودي الرياض: دار المعارف، ١٩٧٨ م.

٢- \_\_\_\_\_ . التنمية الاقتصادية والاجتماعية الرياض. دار المعارف، ١٩٧٩ م.

٣- العوجي، مصطفى الأمن الاجتماعي. لبنان. مؤسسة نوفل، ١٩٨٣ م.

٤- \_\_\_\_\_ . المسؤولية الجنائية. لبنان مؤسسة نوفل، ١٩٩٢ م.

٥- \_\_\_\_\_ . النظرية العامة للجريمة. لبنان: مؤسسة نوفل، ١٩٨٨ م.

٦- عودة، عبدالقادر التشريع الجنائي ١، ٢ القاهرة: مكتبة دار التراث، د. ت.

٧- الفارسي، فؤاد. الحدائث والتقليدية. لندن: كيجان بول انترناشنال، ١٩٩٠ م.

٩- نور، محمد عبدالمنعم. الحضارة والتحضير القاهرة: مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٧٠ م.

١٠- الوهيد، محمد سليمان. مكافحة مشكلة سرقة السيارات، ندوة أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ١٤١٦ هـ.

١١- الوهيد، محمد سليمان. الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها الرياض، (تحت الطبع)

12 Hemandez, Jose. People, Power, and Policy. Mayfield Pup. Co, 1974.

ثانياً: المصادر العامة:

- ١- جريدة الوطن الكويتية، العدد ٧٢٨٥ / ١٧٣١ السنة (٣٥) التاريخ الأحد ٢٦ مايو ١٩٩٦ م، لقاء مع العقيد محمد جمعة، مدير إدارة مرور حولي دور الأسرة في الحوادث، وفاة واحدة يومياً في مارس الماضي
- ٢- مصلحة الاحصاءات العامة الكتاب الاحصائي السنوي السادس عشر -العشرون، ١٤٠٠ ١٤٠٥ هـ. الرياض: وزارة المالية والاقتصاد الوطني، المملكة العربية السعودية
- ٣- وزارة العدل شعبة الاحصاء. الكتاب الاحصائي السابع عشر الثامن عشر، والتاسع عشر، والعشرون ١٩٩٠ ١٩٩٢ م.

